

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 20/0097/WP18
Federführende Dienststelle: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 07.04.2022
		Verfasser/in:
Finanzierung Mobilität; hier: Ratsantrag Nr. 223/18 "Einrichtung eines Unterausschusses zur Finanzierung der Mobilitätsentwicklung" der SPD-Fraktion vom 08.02.2022		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.04.2022	Finanzausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterungen:

Ein zentrales Element der dringend benötigten Mobilitätswende bildet neben weiteren Aspekten der Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Vgl. ASEAG, Vision 2027). Der Ausbau der Linienleistung wird dazu deutlich über das Maß der vergangenen Jahre hinaus gehen müssen, ungeachtet der bereits vom Rat der Stadt für das Jahr 2022 beschlossenen ÖPNV-Projekte. Benötigt werden u.a.

- ein deutlicher Ausbau des Leistungsangebots
- eine Verbesserung der städtischen Infrastruktur zu einem umfassenden, barrierefreien und bevorrechtigten ÖPNV-System
- die Umstellung der Busflotte der ASEAG (und deren Subunternehmen) auf klimaneutrale Antriebe.

Diese Ausweitung muss durch eine entsprechende Anpassung des städtischen Nahverkehrsplans abgesichert werden. Diese beschriebenen inhaltlichen Zielsetzungen begründen nachhaltig eine außerordentliche und zeitnahe Kostenlast. Die Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung stellt die Kommunen zweifelsfrei vor gewaltige Herausforderungen und wird nicht vom Haushalt allein geleistet werden können. Das IKSK ordnet etwa bereits einer 30%-igen Leistungserweiterung des ÖPNV der Stadt Aachen einen jahresbezogenen Aufwand von mindestens 20 Mio. Euro zu. Auch die Stadt Aachen wird aus diesem Grund auf zusätzliche, neue Ertragsquellen angewiesen sein.

Diese Herausforderung thematisiert auch der der Vorlage zu Grund liegende Ratsantrag der SPD-Fraktion, welche den Beschluss einer zeitlich befristeten Einrichtung eines Unterausschusses zur Finanzierung der Mobilitätsentwicklung beantragt.

Die Verwaltung schließt sich dem Erfordernis einer zwischen Fachverwaltung und Politik abgestimmten Erarbeitung von Finanzierungsoptionen für die Mobilitätsentwicklung vollumfänglich an. Insbesondere scheint es geboten gerade auch die finanzrelevante Perspektive gezielt vorzustellen und zu erörtern. Dies gilt ebenso für die daraus abzuleitenden Handlungsschritte und Entscheidungszwänge.

Allerdings schlägt die Verwaltung einen Arbeitskreis vor, dem es dann auch möglich ist, ohne formalen Aufwand zu begründen, den interdisziplinären Austausch zu gestalten und auch den relevanten Bereich der Mobilität einzubeziehen.

Anlage:

Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 08.02.2022